



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) και στην ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (στο εξής: AETR) της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) και στην ομάδα εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τις οδικές μεταφορές (SC.1) σχετικά με την προβλεπόμενη τροποποίηση της AETR, όσον αφορά τη συμπερίληψη, στη συμφωνία, των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον ευφυή ταχογράφο.

Μετά τις συζητήσεις στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR και την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054¹, ο οποίος περιλαμβάνει αναθεωρημένους κανόνες σχετικά με τον ταχογράφο, είναι απαραίτητο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, ενόψει των επόμενων συνόδων της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR και της ομάδας εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τις οδικές μεταφορές (SC.1).

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η AETR

Η ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) έχει ως στόχο την εναρμόνιση του νομοθετικού πλαισίου των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας όσον αφορά τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών, καθώς και των αντίστοιχων τεχνικών απαιτήσεων για την κατασκευή και την εγκατάσταση του ταχογράφου. Η AETR τέθηκε σε ισχύ στις 5 Ιανουαρίου 1976. Στη συνέχεια τροποποιήθηκε, με τελευταία τροποποίηση στις 20 Σεπτεμβρίου 2010.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

2.2. Η ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR και η ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές

Η ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR είναι μια τεχνική και άτυπη ομάδα που έχει συσταθεί από την επιτροπή χερσαίων μεταφορών της ΟΕΕ/ΗΕ με στόχο την εκπόνηση προτάσεων τροποποίησης της συμφωνίας.

Η ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές (SC.1) είναι ομάδα που έχει συσταθεί από την επιτροπή χερσαίων μεταφορών, η οποία προωθεί την ανάπτυξη και διευκόλυνση των διεθνών οδικών μεταφορών εναρμονίζοντας και απλουστεύοντας τους κανόνες και τις απαιτήσεις που αφορούν τις οδικές μεταφορές.

Η επίσημη έγκριση των προτάσεων για την τροποποίηση της AETR διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 21 της συμφωνίας, βάσει του οποίου κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις στη συμφωνία. Οι προτάσεις πρέπει να υποβάλλονται στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών. Στη συνέχεια, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να εναντιωθούν στην

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 15.7.2020, σ. 1)

πρόταση εντός προθεσμίας έξι μηνών. Εάν κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν εναντιωθεί στις εν λόγω τροποποιήσεις, η πρόταση θεωρείται ότι έχει εγκριθεί.

Στην πράξη, όλες οι προτάσεις τροποποίησης της AETR υποβάλλονται πρώτα σε συζήτηση και συμφωνούνται στην SC.1 και, στη συνέχεια, οι τροποποιήσεις υποβάλλονται στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών από ένα εκ των συμβαλλόμενων μερών. Σε περίπτωση που η πρόταση περιλαμβάνει τροποποιήσεις των προσαρτημάτων 1, 2 ή 3 του παραρτήματος της συμφωνίας ή των εισαγωγικών άρθρων του προσαρτήματος 1B της συμφωνίας, η πρόταση πρέπει να εγκριθεί από την SC.1 με απλή πλειοψηφία των συμβαλλόμενων μερών που είναι παρόντα και έχουν δικαίωμα ψήφου, όπως ορίζεται στο άρθρο 22, το άρθρο 22 α και το άρθρο 22 β της συμφωνίας.

2.3. Ανάγκη για απόφαση του Συμβουλίου

Η θέση της ΕΕ που καθορίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1877² του Συμβουλίου περιλάμβανε τα ακόλουθα στοιχεία:

- απαλοιφή του άρθρου 22α της AETR, το οποίο προβλέπει την αυτόματη εφαρμογή των προδιαγραφών του ταχογράφου στην AETR, και αντικατάστασή του με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 22 της συμφωνίας. Η διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 22 θα τροποποιηθεί ελαφρώς, ώστε να αποφεύγεται το ενδεχόμενο εναντίωσης στις τροποποιήσεις των προδιαγραφών του ταχογράφου μόνο από το ένα τρίτο των συμβαλλόμενων μερών,
- τροποποίηση του άρθρου 14 της συμφωνίας ώστε να προβλέπεται η προσχώρηση της ΕΕ στη συμφωνία,
- τροποποίηση του άρθρου 10 της συμφωνίας με σκοπό τη συμπερίληψη παραπομπής στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ και στο παράρτημα ΙΓ του κανονισμού (ΕΕ) 2016/799,⁴ που ορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου.

Επιπλέον, στις 19 Νοεμβρίου 2018, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ) 2018/1926⁵ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την εφαρμογή του δικτύου τηλεματικής για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την έκδοση καρτών ταχογράφου (TACHOnet) από τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που

² Απόφαση (ΕΕ) 2016/1877 του Συμβουλίου, της 17ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR), και στην ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (EE L 288 της 22.10.2016, σ. 49).

³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (EE L 60 της 28.2.2014, σ. 1.)

⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος καθορίζει τις απαιτήσεις κατασκευής, δοκιμής, εγκατάστασης, λειτουργίας και επισκευής ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους (EE L 139 της 26.5.2016, σ. 1)

⁵ Απόφαση (ΕΕ) 2018/1926 του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (EE L 313 της 10.12.2018, σ. 13).

δεν είναι μέλη της ΕΕ, με βάση την τεχνολογία «e-Delivery».

Είναι αναγκαίο να καθοριστεί νέα θέση της ΕΕ ενόψει των επόμενων συνεδριάσεων της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ΑΕΤΡ και της ομάδας εργασίας για τις οδικές μεταφορές τον Φεβρουάριο του 2021 και τον Οκτώβριο του 2021, αντίστοιχα. Η εν λόγω νέα θέση πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συζητήσεις της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ΑΕΤΡ από τον Οκτώβριο του 2016 και την έναρξη ισχύος στις 20 Αυγούστου 2020 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶ που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 για τον ταχογράφο.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 προβλέπει ότι η θέση του οχήματος πρέπει να καταγράφεται αυτομάτως, ιδίως κάθε φορά που το όχημα διασχίζει τα σύνορα ενός κράτους μέλους και όταν το όχημα εκτελεί δραστηριότητες φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Οι εν λόγω νέες απαιτήσεις καθιστούν αναγκαία την ανάπτυξη νέας έκδοσης του ευφυούς ταχογράφου (στο εξής: ευφυής ταχογράφος έκδοση 2) που θα πρέπει να εγκατασταθεί στα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά το αργότερο δύο έτη μετά την έγκριση των τεχνικών προδιαγραφών από την Επιτροπή, δηλαδή το αργότερο έως τον Αύγουστο 2023. Επιπλέον, ο ευφυής ταχογράφος έκδοση 2 θα πρέπει να τοποθετείται όχι μόνο στα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά, αλλά και σε όλα τα οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, το αργότερο τρία έτη από το τέλος του έτους έναρξης ισχύος των τεχνικών προδιαγραφών για τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με αναλογικό ταχογράφο και με ψηφιακό ταχογράφο που είναι σύμφωνοι με τις προδιαγραφές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054, και το αργότερο τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος των τεχνικών προδιαγραφών για τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με ευφυή ταχογράφο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054. Οι εν λόγω εξελίξεις όσον αφορά την ενωσιακή νομοθεσία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις συζητήσεις στο πλαίσιο της ΑΕΤΡ.

3. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ – ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΩΝ

3.1. Εφαρμογή του ευφυούς ταχογράφου βάσει της ΑΕΤΡ

Από το 2016 δεν έχει καταστεί δυνατή η επίτευξη προόδου σχετικά με τη μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της συμφωνίας, ειδικότερα όσον αφορά την τροποποίηση του άρθρου 14 ώστε να προβλέπεται η προσχώρηση της ΕΕ στη συμφωνία και την τροποποίηση των κανόνων έγκρισης των προδιαγραφών του ταχογράφου του άρθρου 22. Μέχρι στιγμής, τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που δεν είναι μέλη της ΕΕ αντίκεινται στις εν λόγω πτυχές.

Ωστόσο, όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών, συνηγορούν υπέρ της ανάγκης να συμπεριληφθούν στη συμφωνία οι τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου το συντομότερο δυνατόν, για δύο λόγους. Πρώτον, τα συμβαλλόμενα μέρη της ΑΕΤΡ που δεν είναι μέλη της ΕΕ θα πρέπει να συμμορφώνονται με το ίδιο υψηλό επίπεδο ενωσιακών προτύπων ως προς τον έλεγχο της δραστηριότητας των οδηγών, μέσω της εφαρμογής της πλέον προηγμένης έκδοσης του ταχογράφου. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην ΕΕ από τον

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

Ιούνιο του 2019 είναι εξοπλισμένα με ευφυή ταχογράφο και ότι η έκδοση 2 του ευφυούς ταχογράφου θα τοποθετηθεί στα φορτηγά και λεωφορεία άνω των 3,5 τόνων που ταξινομούνται για πρώτη φορά το αργότερο έως τον Αύγουστο του 2023, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054 στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Δεύτερον, μέχρι να συμπεριληφθούν οι προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου στη συμφωνία, τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ μπορούν, καταρχήν, να απαγορεύουν την πρόσβαση στο έδαφός τους οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην ΕΕ και είναι εξοπλισμένα με ευφυή ταχογράφο.

Συνεπώς, από το 2018, οι συζητήσεις στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR έχουν επικεντρωθεί στη συμπερίληψη των τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου στη συμφωνία. Ως εκ τούτου, έχει επιτευχθεί συναίνεση ως προς τις προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου και τη μορφή με την οποία αυτές πρέπει να συμπεριληφθούν στη συμφωνία.

Ως αποτέλεσμα της εν λόγω συναίνεσης, στις 8 Απριλίου 2020 η Κροατία υπέβαλε επισήμως στη γραμματεία της ΟΕΕ/ΗΕ, εξ ονόματος της ΕΕ, πρόταση για τη συμπερίληψη των τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου στη συμφωνία. Η εν λόγω επίσημη υποβολή πρότασης βασίζεται στις τεχνικές προδιαγραφές που θεσπίστηκαν από την Επιτροπή στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/799, με την επιφύλαξη περιορισμένου αριθμού προσαρμογών στο πλαίσιο της AETR:

- αντικατάσταση των όρων «κράτη μέλη» και «συσκευή ελέγχου» από τους όρους «συμβαλλόμενα μέρη» και «διάταξη ελέγχου», αντίστοιχα,
- δυνατότητα περιορισμού, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, της ισχύος μετάδοσης DSRC (dedicated short range communications - αποκλειστικές επικοινωνίες μικρής εμβέλειας) και της ευρυεκπομπής δεδομένων μέσω της διεπαφής ITS,
- αντικατάσταση όλων των παραπομπών στην ενωσιακή νομοθεσία από διεθνείς παραπομπές του ίδιου περιεχομένου, όπως οι κανονισμοί της ΟΕΕ/ΗΕ.

Επιπλέον, τα πρότυπα EN που αναφέρονται στις προδιαγραφές του ταχογράφου θα πρέπει να αντικατασταθούν από πρότυπα ISO εντός πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου στο πλαίσιο της AETR.

Καμία από τις ανωτέρω τροποποιήσεις δεν θα επηρεάσει τη διαλειτουργικότητα του ευφυούς ταχογράφου και των δομικών στοιχείων του.

3.2. Ημερομηνία εφαρμογής των προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου

Παρότι έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στις συζητήσεις σχετικά με την ουσία των προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου, οι συζητήσεις συνεχίζονται όσον αφορά την ημερομηνία κατά την οποία οι εν λόγω προδιαγραφές θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές για τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ. Η Ρωσική Ομοσπονδία ζητά την εφαρμογή μεταβατικής περιόδου διάρκειας τεσσάρων ετών από την έναρξη ισχύος της σχετικής τροποποίησης της συμφωνίας, δηλ. περιόδου ίδιας με την περίοδο για την εφαρμογή των προηγούμενων εκδόσεων του ταχογράφου από τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR.

Μια τέτοια μεταβατική περίοδος θα καθυστερήσει σημαντικά την εφαρμογή του ευφυούς ταχογράφου από τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ. Σε περίπτωση επίτευξης συμφωνίας σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου και την ημερομηνία εφαρμογής τους κατά τη συνεδρίαση της SC.1 τον Οκτώβριο του 2021, δεδομένου του χρόνου που αναμένεται ότι θα απαιτηθεί προκειμένου η γραμματεία της ομάδας εμπειρογνομόνων να καταρτίσει τον φάκελο έγκρισης των προδιαγραφών και της

εξάμηνης διαδικασίας έγκρισης που ορίζεται στο άρθρο 22 της συμφωνίας, οι προδιαγραφές δεν αναμένεται να εγκριθούν και να συμπεριληφθούν στη συμφωνία πριν από τον Ιούνιο του 2022. Εάν οι προδιαγραφές καταστούν υποχρεωτικές τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της τροποποίησης, τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ θα αρχίσουν να τοποθετούν τον ευφυή ταχογράφο στα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην επικράτειά τους το νωρίτερο τον Ιούνιο του 2026, δηλ. περίπου 7 έτη μετά την ΕΕ.

4. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Η συμπερίληψη του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 στη συμφωνία θα συμβάλει στην καλύτερη επιβολή των κανόνων σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης στην περιοχή της AETR μέσω της καταγραφής πρόσθετων θέσεων του οχήματος στον ταχογράφο. Δεδομένου ότι το σύνολο των οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην ΕΕ θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τον ευφυή ταχογράφο έκδοση 2 το 2025⁷, η συμπερίληψη των προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 στη συμφωνία θα επιτρέψει επίσης να αποφευχθεί μια κατάσταση κατά την οποία οχήματα εξοπλισμένα με δύο διαφορετικές εκδόσεις του ευφυούς ταχογράφου θα εξακολουθήσουν να κυκλοφορούν για μακρά χρονική περίοδο στο έδαφος της ΕΕ.

Δεδομένου ότι τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην ΕΕ θα πρέπει να εξοπλιστούν με τον ευφυή ταχογράφο έκδοση 2 από τα μέσα περίπου του 2023 και μετά, η ΕΕ θα μπορούσε να αποδεχτεί την τοποθέτηση του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 σε οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ το αργότερο έως τα τέλη του 2025. Θα μπορούσε να προβλεφθεί πρόσθετη μεταβατική περίοδος δύο ετών προκειμένου τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ να εγκαταστήσουν τον ευφυή ταχογράφο έκδοση 2 σε όλα τα οχήματα που εκτελούν οδικές μεταφορές στο έδαφος της ΕΕ, δηλ. το αργότερο έως τα τέλη του 2027.

Κατά τη συνεδρίαση της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR τον Οκτώβριο του 2020, η Επιτροπή παρουσίασε τις βασικές λειτουργίες του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 καθώς και τις τροποποιήσεις που αναμένεται να πραγματοποιηθούν στις προδιαγραφές που υποβλήθηκαν στη γραμματεία της ΟΕΕ/ΗΕ, εξ ονόματος της Ένωσης, στις 8 Απριλίου 2020 (προδιαγραφές που αντιστοιχούν στον ευφυή ταχογράφο έκδοση 1). Με βάση την εκτελεστική πράξη σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 που θα εκδώσει η Επιτροπή το 2021, η ΕΕ θα παρουσιάσει σε μεταγενέστερο στάδιο στην AETR – πιθανότατα κατά τη συνεδρίαση της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR τον Οκτώβριο του 2021 – αναθεωρημένο τεχνικό προσάρτημα (προσάρτημα 1Γ) με τις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 που θα συμπεριληφθούν στη συμφωνία.

Επιπλέον, ορισμένες πτυχές της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της ΕΕ οι οποίες καθορίζονται στην απόφαση (ΕΕ) 2016/1877 χρήζουν τροποποίησης. Όσον αφορά το άρθρο 22 της συμφωνίας, η θέση της ΕΕ που καθορίζεται στην απόφαση (ΕΕ) 2016/1877 προέβλεπε πρόταση, εξ ονόματος της Ένωσης, για τροποποιήσεις του εν λόγω άρθρου, με σκοπό, μεταξύ άλλων, να προβλέπεται ότι οι τροποποιήσεις πρέπει να γίνονται αποδεκτές εάν ο αριθμός των αρμόδιων υπηρεσιών των συμβαλλόμενων μερών που δηλώνουν στον Γενικό Γραμματέα την αντίθεσή τους στις τροποποιήσεις δεν υπερβαίνει το ήμισυ του συνόλου αυτών, ενώ η AETR επί του παρόντος ορίζει ότι το ένα τρίτο των συμβαλλόμενων μερών μπορεί να εναντιωθεί σε μια τροποποίηση. Στην τροποποίηση που πρότεινε η ΕΕ

⁷ Βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 4 και παράγραφος 4α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054.

εναντιώθηκαν σθεναρά τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ. Ως εκ τούτου, δεν προτείνεται πλέον καμία αλλαγή της ισχύουσας διαδικασίας του άρθρου 22.

Επιπλέον, επίσης σε σχέση με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της ΕΕ η οποία καθορίζεται στην απόφαση (ΕΕ) 2016/1877, μετά τις συζητήσεις στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR, δεν φαίνεται πλέον να είναι απαραίτητη η διαγραφή του άρθρου 22 α της συμφωνίας, το οποίο θα εξακολουθήσει να ισχύει για τις προηγούμενες εκδόσεις του ταχογράφου.

Η τροποποίηση του άρθρου 14 της συμφωνίας με σκοπό να προβλέπεται η προσχώρηση της ΕΕ στην AETR, που αποτέλεσε αντικείμενο της απόφασης (ΕΕ) 2016/1877 του Συμβουλίου, δεν επηρεάζεται και, ως εκ τούτου, η ΕΕ θα εξακολουθήσει να ζητά την εν λόγω τροποποίηση.

Τον Οκτώβριο του 2020, η ΕΕ εξήγησε στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR τις προκαταρκτικές απόψεις της σχετικά με τον ευφυή ταχογράφο και τις κύριες πρόσθετες λειτουργίες. Η ΕΕ παρουσίασε επίσης τις προκαταρκτικές απόψεις της σχετικά με τις ημερομηνίες εφαρμογής του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 στη συμφωνία. Η ΕΕ επιβεβαίωσε ότι θα υποβάλει την επίσημη θέση της στη γραμματεία της ΟΕΕ/ΗΕ ενόψει της συζήτησης της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR τον Φεβρουάριο του 2021.

Τον Φεβρουάριο του 2021 μπορεί να παρουσιαστεί ένα πρώτο σχέδιο πρότασης για τις προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 στη συνεδρίαση της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR.

5. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

5.1 Τροποποίηση του άρθρου 10 ώστε να περιλαμβάνει αναφορά στις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου

Δεδομένου ότι οι τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 θα συμπεριληφθούν στο νέο προσάρτημα 1Γ του παραρτήματος της συμφωνίας, θα πρέπει στο άρθρο 10 να γίνεται αναφορά στις εν λόγω προδιαγραφές, οι οποίες πρέπει να θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της συμφωνίας από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σχετικής τροποποίησης της συμφωνίας.

5.2 Τροποποίηση του άρθρου 13 που προβλέπει μεταβατική περίοδο για την εφαρμογή του ευφυούς ταχογράφου

Στο άρθρο 13 ορίζεται μεταβατική περίοδος διάρκειας τεσσάρων ετών προτού οι τεχνικές προδιαγραφές του ταχογράφου καταστούν υποχρεωτικές για τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR. Όσον αφορά τον ευφυή ταχογράφο έκδοση 2, τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά θα πρέπει να εξοπλιστούν με τον ευφυή ταχογράφο το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές θα πρέπει να εξοπλιστούν με ευφυή ταχογράφο το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027.

5.3. Τροποποίηση του άρθρου 14 ώστε να προβλέπεται η προσχώρηση οργανισμών περιφερειακής ολοκλήρωσης στην AETR

Το άρθρο 14 επιτρέπει την προσχώρηση στην AETR μόνο κρατών που είναι μέλη της ΟΕΕ/ΗΕ ή κρατών που έχουν γίνει δεκτά στην ΟΕΕ/ΗΕ με συμβουλευτικό ρόλο. Προκειμένου να προβλέπεται η προσχώρηση της ΕΕ, το άρθρο 14 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε οι οργανισμοί περιφερειακής ολοκλήρωσης να είναι επίσης επιλέξιμοι για προσχώρηση στη συμφωνία.

5.4 Τροποποίηση του άρθρου 22 με σκοπό την εφαρμογή της διαδικασίας που καθορίζεται στο εν λόγω άρθρο για τις τροποποιήσεις στις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου

Η διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 22 της συμφωνίας θα πρέπει να ισχύει και για τον ευφυή ταχογράφο έκδοση 2 που θα προσδιοριστεί στο νέο προσάρτημα 1Γ. Το άρθρο 22 α θα πρέπει να παραμείνει αμετάβλητο στη συμφωνία και θα εξακολουθήσει να ισχύει για τον ψηφιακό ταχογράφο.

5.5 Συμπερίληψη των τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου ως προσαρτήματος 1Γ της ΑΕΤΡ

Το πλήρες κείμενο των τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου έκδοση 2 θα πρέπει να συμπεριληφθεί στη συμφωνία ως προσάρτημα 1Γ του παραρτήματος της συμφωνίας. Η πρόταση της ΕΕ για το προσάρτημα 1Γ θα είναι διαθέσιμη το 2021. Θα διαμορφωθεί με βάση τις προδιαγραφές που υποβλήθηκαν εξ ονόματος της Ένωσης στις 8 Απριλίου 2020 (ευφυής ταχογράφος έκδοση 1) και τις προδιαγραφές της ΕΕ που θα εγκριθούν από την Επιτροπή το 2021 βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054.

5.6 Τροποποίηση του πιστοποιητικού έγκρισης με σκοπό τη συμπερίληψη εγκρίσεων του ευφυούς ταχογράφου και των δομικών στοιχείων του

Το πιστοποιητικό έγκρισης του κεφαλαίου ΙΙΙ του προσαρτήματος 2 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριληφθεί το προσάρτημα 1Γ και, ως εκ τούτου, ο ευφυής ταχογράφος, στο πεδίο εφαρμογής του πιστοποιητικού.

6. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

6.1 Διαδικαστική νομική βάση

6.1.1 Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας».

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας⁸.

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»⁹.

6.1.2 Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές (SC.1) είναι όργανο που έχει συσταθεί από την ΟΕΕ/ΗΕ.

⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

⁹ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

Η πράξη επί της οποίας καλείται η ομάδα εργασίας να συμφωνήσει πριν από την υποβολή των τροποποιήσεων προς έγκριση στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών σύμφωνα με το άρθρο 21 της συμφωνίας, αποτελεί πράξη που παράγει έννομα αποτελέσματα. Η προς έκδοση πράξη θα είναι δεσμευτική βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 14 της συμφωνίας AETR.

Η προς έκδοση πράξη δεν συμπληρώνει ούτε τροποποιεί το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

6.2 Ουσιαστική νομική βάση

6.2.1 Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

6.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης αφορούν την πολιτική μεταφορών.

Ως εκ τούτου, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

6.3 Συμπέρασμα

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 91, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

7. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΕΚΔΟΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Ενδείκνυται να δημοσιευθούν οι τροποποιήσεις της συμφωνίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* μετά την έγκρισή τους.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) και στην ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR)¹⁰ άρχισε να ισχύει στις 5 Ιανουαρίου 1976. Η τελευταία τροποποίησή της έγινε στις 20 Σεπτεμβρίου 2010.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 21 της AETR, προτάσεις τροποποιήσεων της συμφωνίας μπορεί να υποβάλει κάθε συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών. Πριν από την υποβολή στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, οι προτάσεις συζητούνται αρχικά στην ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές (στο εξής: SC.1) της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (OEE/HE).
- (3) Προβλέπεται ότι η ομάδα εργασίας για την AETR, στο πλαίσιο της προγραμματισμένης 25ης συνεδρίασής της τον Φεβρουάριο του 2021, και η SC.1, στο πλαίσιο της προγραμματισμένης 116ης συνεδρίασής τον Οκτώβριο του 2021, θα συζητήσουν τις τροποποιήσεις της AETR για την έγκριση του ευφυσού ταχογράφου.
- (4) Το άρθρο 22α της συμφωνίας AETR προβλέπει ότι τυχόν αλλαγές που επέρχονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85¹¹ του Συμβουλίου όσον αφορά τον ψηφιακό ταχογράφο εφαρμόζονται αυτόματα από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR χωρίς επίσημη διαβούλευση ή ψηφοφορία. Η μη συμμετοχή των συμβαλλόμενων μερών της AETR στη διαδικασία κατάρτισης και υιοθέτησης τεχνικών προδιαγραφών για τον ψηφιακό ταχογράφο έχει αποτελέσει μείζονα αιτία δυσαρέσκειας μεταξύ ορισμένων εκ των εν λόγω συμβαλλόμενων μερών. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ψηφιακός ταχογράφος: Οδικός χάρτης για μελλοντικές δραστηριότητες»¹², αναγνωρίζεται ότι με τον εν λόγω μηχανισμό διακυβεύεται η ορθή και εναρμονισμένη εφαρμογή του ψηφιακού ταχογράφου από χώρες μη μέλη της ΕΕ που είναι

¹⁰ ΕΕ L 95 της 8.4.1978, σ. 1.

¹¹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8).

¹² COM(2011) 454 final.

συμβαλλόμενα μέρη. Ως εκ τούτου, είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να τροποποιηθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων όσον αφορά τους ψηφιακούς ταχογράφους και να προταθεί στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR η εφαρμογή της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφοι 1, 2 και 3, για τη συμπερίληψη των τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου στην AETR. Το άρθρο 22α θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει για πιθανές μελλοντικές τροποποιήσεις των προηγούμενων εκδόσεων του ταχογράφου.

- (5) Στο άρθρο 10 της AETR ορίζεται ότι ταχογράφος του οποίου η κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση και δοκιμή διεξάγονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 θεωρείται ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της AETR. Το άρθρο 10 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει αναφορά στις τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου, οι οποίες θα πρέπει να θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της AETR από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του προσαρτήματος 1Γ του παραρτήματος της AETR.
- (6) Η ακριβής ημερομηνία εφαρμογής του ευφυούς ταχογράφου στην AETR θα πρέπει να καθοριστεί στο άρθρο 13 της AETR για τις μεταβατικές διατάξεις.
- (7) Το άρθρο 14 της AETR επιτρέπει την προσχώρηση μόνο οργανισμών οι οποίοι είναι κράτη μέλη της ΟΕΕ/ΗΕ ή κράτη που έχουν γίνει δεκτά στην ΟΕΕ/ΗΕ με συμβουλευτικό ρόλο. Για αυτόν τον λόγο, με σκοπό να επιτραπεί η προσχώρηση της Ένωσης στην AETR, το άρθρο 14 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να προβλέπεται η προσχώρηση οργανισμών περιφερειακής ολοκλήρωσης στην AETR.
- (8) Τα επιχειρήματα υπέρ της προσχώρησης της Ένωσης στην AETR είναι ποικίλα. Πρώτον, η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα στον τομέα της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές, όπως επιβεβαιώθηκε από την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση 22/70. Δεύτερον, η εν λόγω προσχώρηση θα εξασφάλιζε την αποτελεσματική εκπροσώπηση των συμφερόντων της Ένωσης στο πλαίσιο της AETR. Τέλος, οι ιδιαιτερότητες της AETR και της προτεινόμενης διαδικασίας λήψης αποφάσεων αιτιολογούν για ποιον λόγο η Ένωση θα πρέπει να είναι συμβαλλόμενο μέρος.
- (9) Οι τεχνικές προδιαγραφές του ευφυούς ταχογράφου που θα συμπεριληφθούν στην AETR ως προσάρτημα 1Γ του παραρτήματος αυτής θα πρέπει να καταρτιστούν βάσει των προδιαγραφών που υποβλήθηκαν στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR, εξ ονόματος της Ένωσης, στις 8 Απριλίου 2020 και βάσει των προδιαγραφών που θα θεσπίσει η Επιτροπή το 2021 βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³.
- (10) Το πιστοποιητικό έγκρισης για ψηφιακούς ταχογράφους του προσαρτήματος 2, κεφάλαιο ΙΙΙ του παραρτήματος της AETR θα πρέπει να τροποποιηθεί έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται για την έγκριση των ευφύων ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

- (11) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR και στην ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές, με σκοπό την επίτευξη πανευρωπαϊκής εναρμόνισης στο πεδίο των συσκευών ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ταχογράφοι).
- (12) Η θέση της Ένωσης πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR και της ομάδας εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τις οδικές μεταφορές, ενεργώντας από κοινού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 25η σύνοδο της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) και στην 116η σύνοδο της ομάδας εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τις οδικές μεταφορές είναι σύμφωνη με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της AETR, όπως ορίζονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Τυπικές και ελάχιστονης σημασίας αλλαγές της θέσης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο επιτρέπεται να συμφωνούνται χωρίς να απαιτείται τροποποίηση της θέσης αυτής.

Άρθρο 2

1. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της ομάδας εμπειρογνομόνων για την AETR και της ομάδας εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τις οδικές μεταφορές, ενεργώντας από κοινού.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στην ομάδα εμπειρογνομόνων για την AETR.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*